


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		<b>PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ</b>	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**  
 LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444  
 IDS: kjee9md  
 e-mail: moravia@moravia.cz  
 http://www.moravia.cz




Olšanská 1a  
 130 80 Praha 3  
 Česká republika  
 tel.: +420 267 094 111  
 IDDS: nd9sqfy  
 e-mail : praha@sudop.cz



Olšanská 1a  
 130 00 Praha 3  
 Česká republika  
 tel.: +420 477 012 250  
 IDDS: gj4w9x7  
 e-mail : info@sudopeu.cz

OBJEDNATEL		Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JAN LEHNERT	VEDOUcí TÝMU: ING. PETR JEMELKA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. JAN NOVÁK	ING. JAN NOVÁK	-	
KRAJ: ÚSTECKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: ÚSTÍ NAD LABEM	OBEC: DLE PŘÍLOH	
Rekonstrukce ŽST Chabařovice		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 072 - 233 - UR
		ÚČEL	DÚR
		DATUM	PROSINEC 2021
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE		ČÁST <b>B.4.1</b>	POŘ.Č. -

Název akce	„Rekonstrukce ŽST Chabařovice“	
Druh dokumentace	Dokumentace pro územní řízení	
Část	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	prosinec 2021
Zhotovitel části	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Jan Novák	Novák v. r.
Zpracoval	Ing. Jan Novák Ing. Norbert Mondek	
Kontroloval	Ing. Pavla Štěpánová	Štěpánová v. r.



**Obsah:**

<b>1</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	<b>6</b>
1.1	Použité podklady	6
1.2	Umístění stavby	6
1.3	Hlavní cíle stavby	6
<b>2</b>	<b>POPIS ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY</b>	<b>7</b>
2.1	Současný stav	7
2.1.1	ŽST Chabařovice	7
2.2	Projektový stav	9
2.2.1	Zařazení kolejí a výhybek do řádů, třída zatížení, prostorová průchodnost	11
2.2.2	Ohřev výhybek (výkolejek)	12
2.2.3	Personální potřeba	12
2.2.4	Graf dynamického průběhu rychlostí	12
2.2.5	Beznapěťové průjezdy vlaků	12
2.2.6	Umístění terminálu firmy METRANS a. s.	12
2.2.7	Vazba na VRT Praha – Drážďany	13
<b>3</b>	<b>ROZSAH OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY</b>	<b>15</b>
3.1	Současná osobní doprava	15
3.2	Současná nákladní doprava	16
3.3	Výhledová osobní doprava	16
3.4	Výhledová nákladní doprava	18
<b>4</b>	<b>JÍZDNÍ (CESTOVNÍ) DOBY</b>	<b>20</b>
4.1	Současný stav	20
4.2	Projektový stav	21
<b>5</b>	<b>NÁVRHOVÝ GVD</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>PROPUSTNOST</b>	<b>23</b>
6.1	Propustnost traťových kolejí	24
6.1.1	Současný stav	24
6.1.2	Projektový stav	26
<b>7</b>	<b>DOPRAVNÍ OPATŘENÍ V PRŮBĚHU VÝSTAVBY</b>	<b>28</b>
	<b>PŘÍLOHOVÁ ČÁST</b>	<b>29</b>

Výklad zkratek:

AVV	automatické vedení vlaku
CDP	centrální dispečerské pracoviště
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro žel. aplikace
GVD	grafikon vlakové dopravy
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
Nex, Pn, Mn	druhé zkratky nákladních vlaků (expresní, průběžný, manipulační)
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
RDP	regionální dispečerské pracoviště
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TEN-T	transevropská dopravní síť
TK	traťová kolej
TRS	tuzemský systém bezdrátové komunikace
TTP	tabulky traťových poměrů
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

## ÚVOD

Předmětem projektových prací je vypracování Dokumentace pro územní řízení stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“.

Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

V rámci části B.4.1 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie jsou obsaženy části popisující současný i výhledový stav řešené infrastruktury, jízdní a cestovní doby, uvažovaný rozsah dopravy a propustnost rozhodujících částí infrastruktury.

# 1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Předložená část B.4.1 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie je součástí dokumentace „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“. Obsahuje popis a zhodnocení současného stavu, popisuje stav po realizaci a jeho přínosy.

## 1.1 POUŽITÉ PODKLADY

Závazné podklady jsou:

- Zadávací dokumentace (smlouva o dílo, všeobecné a zvláštní technické podmínky);
- Záměr projektu, 09/2019, METROPROJEKT Praha a.s.
- Zápis z 224. Centrální komise MD ze dne 7. 4. 2020
- Oponentního posudek „Posouzení Záměru projektu Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“, ze dne 5. 2. 2020

Ostatní podklady jsou:

- pomůcky grafikonu pro období platnosti 2020/2021;
- tabulky traťových poměrů;
- základní dopravní dokumentace (staniční řád, jeho přílohy a přípojové provozní řády);
- ostatní informace a vyjádření získané během zpracování od SŽ, jednotlivých provozovatelů železniční dopravy, objednavatelů osobní dopravy a jiných relevantních subjektů.

## 1.2 UMÍSTĚNÍ STAVBY

Stavba se nachází v Ústeckém kraji, dle KJŘ je součástí trati č. 130 Ústí nad Labem – Kadaň-Pruněřov (ve stavu k 11/2022 se jedná o trať Děčín – Kadaň-Pruněřov).

## 1.3 HLAVNÍ CÍLE STAVBY

Hlavním cílem stavby je zlepšení technického stavu a parametrů řešené infrastruktury, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy zkrácením jízdních a přepravních dob a zajištěním dostatečné kapacity trati.

## 2 POPIS ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Následující kapitola popisuje současný i projektový stav řešené části infrastruktury.

### 2.1 SOUČASNÝ STAV

Současný stav je poplatný době zpracování této části projektové dokumentace, tj. v průběhu platnosti GVD 2020/2021.

Traťový úsek Ústí nad Labem západ – Chabařovice je součástí trati Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov. Tato trať je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, v úseku Bílina – odbočka České Zlatníky tříkolejná, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 130 (ve stavu k 11/2022 se jedná o trať Děčín – Kadaň-Prunéřov), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 504A Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Kadaň-Prunéřov (ve stavu k 11/2022 se jedná o trať Ústí nad Labem hl. n. – Chomutov). Traťová třída zatížení je D4, hodnota traťové rychlosti činí 120 km/h (v úseku Řetenice – Oldřichov u Duchcova 140 km/h). Normativ délky nákladního vlaku činí 427 m (hodnota NPDV 700 m), osobního vlaku dálkové dopravy 200 m a osobního vlaku zastávkového 145 m. Zábrazdná vzdálenost v úseku Ústí nad Labem západ – Odb. Chomutov město činí 1 000 m.

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty traťové rychlosti:

Staničení	V100	V130	V150	Vk
0,570	60	60	60	60
3,960	80	80	80	80
4,610	120	120	120	120
10,770	100	100	100	100
13,610	80	80	80	80

Tabulka 2.1 – Rychlostní profil v řešeném úseku

V následující tabulce jsou uvedeny sklonové poměry:

Směr jízdy	Rozhodný spád	Třída sklonu
Ústí nad Labem západ – Chabařovice	0 ‰	V
Chabařovice – Krupka-Bohosudov	0 ‰	V
Krupka-Bohosudov – Chabařovice	9 ‰	I
Chabařovice – Ústí nad Labem západ	9 ‰	I-II

Tabulka 2.2 – Stoupání/ spád [‰] rozhodující pro stanovení normativu hmotnosti a brzdění vlaků

#### 2.1.1 ŽST Chabařovice

Schéma ŽST Chabařovice v současném stavu je součástí přílohové části dokumentace – příloha P.2.1.

ŽST Chabařovice leží v km 11,214 celostátní dráhy trati Ústí nad Labem hl. n. – Kadaň-Prunéřov. Stanice je obsazena výpravčím.



Stanice je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením vzor AŽD 71 s číslicovou volbou, jedná se o zařízení 3. kategorie. Zabezpečovací zařízení ovládá výpravčí z dopravní kanceláře. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Mezistaniční úsek Chabařovice – Ústí nad Labem západ je vybaven obousměrným automatickým blokem AB82 s přenosem znaků VZ. Stejným traťovým zabezpečovacím zařízením je vybaven taktéž mezistaniční úsek Chabařovice – Krupka-Bohosudov.

Nástupiště jsou určena pouze pro zaměstnance provozu a infrastruktury SŽ ve službě, za účelem provádění dopravních úkonů u vlaků, činností spojených s údržbou infrastruktury, provádění kontrolní činnosti apod. Pro přístup na nástupiště je zbudováno úrovněové spojení přes koleje č. 5 – 2 (naproti dopravní kanceláři), podchody jsou zasypány.

Následující tabulka představuje přehled dopravních kolejí v ŽST Chabařovice.

SK číslo	už. délka koleje [m]	rychlost [km/h]	délka nástupní hrany	určení
<b>Dopravní koleje</b>				
1	906	traťová	250	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
2	1040	traťová	250	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
3	786	40	250	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
5	441	40	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
5a	244	40	240	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
6	829	40	250	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
8	833	40	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
<b>Manipulační koleje</b>				
9	407	40	-	bez TV
9a	50	40	-	čelní rampa, bez TV

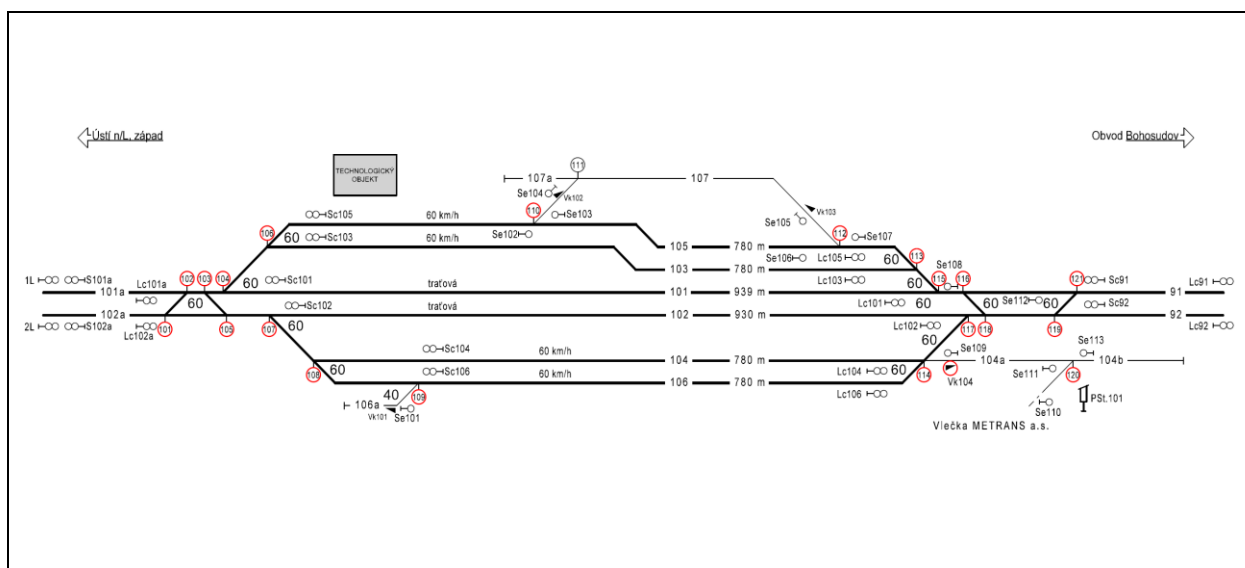
*Tabulka 2.3 – Tabulka kolejí v současném stavu; ŽST Chabařovice*

Všechny dopravní koleje jsou v současném stavu s trakčním vedením.

## 2.2 PROJEKTOVÝ STAV

V rámci **ŽST Chabařovice** dochází v projektovém stavu k zachování dvou hlavních a čtyř předjízdňných dopravních kolejí. Dnešní stanice Chabařovice je v projektovém stavu součástí ŽST Bohosudov, s názvem **ŽST Bohosudov, obvod Chabařovice**. Předjízdňné koleje, SK 103 a 105 v liché kolejové skupině, respektive SK 104 a 106 v sudé kolejové skupině disponují už. délkou 780 m. Kompletní prospojkování se nachází na obou zhlaví ŽST. Spojky mezi SK 101 a 102 jsou určeny pro pojiždění rychlostí 60 km/h, rychlost v SK 103 a 105, respektive 104 a 106 je dimenzována taktéž na tuto hodnotu.

Součástí projektu je nové SZZ 3. kategorie, zařízení bude připraveno na doplnění ETCS/ERTMS v samostatné stavbě.



Tabulka 2.4 – Schéma ŽST Bohosudov, obvod Chabařovice; projektový stav

Schéma ŽST Chabařovice v projektovém stavu je součástí přílohové části dokumentace – příloha P.2.2.

V projektovém stavu není v rámci ŽST Chabařovice uvažováno s pravidelným zastavováním vlaků osobní dopravy. Na základě stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje (23. 5. 2018) je uvažováno se zrušením stanice pro potřeby osobní dopravy, tj. rekonstrukce ŽST bez nástupních hran.

Následující tabulka představuje výčet dopravních kolejí v ŽST v projektovém stavu.

SK číslo	už. délka koleje [m]	rychlost [km/h]	délka nástupní hrany	určení
<b>Dopravní koleje</b>				
91	606	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
92	606	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
101a	200	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
102a	200	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
101	939	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
102	930	traťová	-	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
103	780	60	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
105	780	60	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
104	780	60	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
106	780	60	-	vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
<b>Manipulační koleje</b>				
104a	67	40	-	kusá, bez TV
104b	397	40	-	kusá, bez TV
106a	26	40	-	kusá, bez TV
107	407	40	-	bez TV
107a	50	40	-	kusá, bez TV
<i>Tabulka 2.5 – Tabulka kolejí v projektovém stavu; ŽST Bohosudov – Obvod Chabařovice</i>				

Kolej 107 – kolej je určena pro havarijní odstavování vozů přepravujících nebezpečné věci podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Kolej 107a s čelní rampou slouží pro potřeby Armády ČR.

Následující tabulka představuje výčet návěstidel, včetně jejich poloh a návrhu hodnoty uvolňovacích rychlostí.

Název	Poloha v km	ETCS L2 předpokládaná uvolňovací rychlost v km/h *)	Název	Poloha v km	ETCS L2 předpokládaná uvolňovací rychlost v km/h *)	Název	Poloha v km	ETCS L2 předpokládaná uvolňovací rychlost v km/h *)
1L	9,500	0	Sc101	11,096	20	Lc101	12,036	20
2L	9,500	0	Sc102	11,158	20	Lc102	12,098	20
S101a	10,643	0	Sc103	11,176	20	Lc103	11,956	20
S102a	10,643	0	Sc104	11,238	20	Lc104	12,038	20
Lc101a	10,849	0	Sc105	11,176	20	Lc105	11,956	20
Lc102a	10,849	0	Sc106	11,238	20	Lc106	12,038	20
						Sc91	12,345	0
						Sc92	12,345	0

*Tabulka 2.6 – Tabulka návěstidel v projektovém stavu; ŽST Bohosudov, obvod Chabařovice*

Z hlediska problematiky ETCS je u relevantních cestových návěstidel (Sc101 – Sc106, respektive Lc101 – Lc106) navržena uvolňovací rychlost hodnoty 20 km/h.

Traťová rychlost v celém rameni Ústí nad Labem – Cheb bude po provedení všech dílčích investičních akcí zvýšena až na hodnotu 160 km/h. Rozsah předjízdny kolejí pro vlaky délky 740 metrů je určen mj. s ohledem na potřeby retenční kapacity před uzlem Ústí nad Labem. U hodnoty zábrzdne vzdálenosti nedochází oproti současnému stavu ke změně.

### 2.2.1 Zařazení kolejí a výhybek do řádů, třída zatížení, prostorová průchodnost

U traťových i staničních kolejí je zpracovatelem části provozní a dopravní technologie proveden výpočet provozního zatížení. Jednotlivé koleje se zařazují do tříd dle přepočteného provozního zatížení (Tf). Zásady, dle kterých dochází k zařazení jednotlivých částí infrastruktury do řádů, jsou uvedeny v předpise SŽDC S3, Díl II.

U každé ze dvou traťových kolejí v řešeném úseku jsou hodnoty následující:

- zatížení osobní dopravou 4,29 mil. hrt/rok,
- zatížení nákladní dopravou 6,46 mil. hrt/rok,
- celkové provozní zatížení 10,75 mil. hrt/rok.

Dle výše uvedeného předpisu spadají obě traťové a hlavní staniční koleje do řádu č. 4.

V prostoru SK 104, 106 a manipulačních kolejí 104a a 104b je s ohledem na uvažovaný posun vhodné umístění zapuštěného kolejového lože, stejně tak je nutné především v této části stanice uvažovat s potřebnou úrovní osvětlení. Tato problematika bude detailně posouzena v dalším stupni projektové přípravy.

Jedním z cílů rekonstrukce je dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti Z-GC, což je v rámci tohoto úseku splněno.

### 2.2.2 Ohřev výhybek (výkolejek)

Ohřevem jsou vybaveny všechny výhybky, vyjma výhybky č. 111. Celkem se v rámci ŽST (obvodu Chabařovice) jedná o 20 ks výhybek s EOv a 1 ks výkolejky s EOv.

Ohřevy na výhybce č. 120 a výkolejce Vk104 jsou uvažovány na základě doporučení projektanta a požadavku OŘ Ústí nad Labem, a to s ohledem na uvažovanou denní četnost obsluhy nově uvažované vlečky METRANS. Posuzována byla taktéž potřeba doplnění ohřevů na výkolejky Vk101 – Vk103, zde však nebyla nutnost takového požadavku potvrzena (Porada profesí Dopravní technologie a Železniční zabezpečovací zařízení, 8.11. 2022).

### 2.2.3 Personální potřeba

V současném stavu je provoz na řešeném úseku řízen místně z jednotlivých stanic. ŽST Chabařovice je obsazena výpravčím a dozorcem výhybek. Hodnota personální potřeby činí 5,488 zaměstnance u pozice výpravčího, respektive 1,160 u pozice dozorce výhybek. Tato data jsou poskytnuta SŽ a jsou platná k datu 1. 1. 2021.

V projektovém stavu bude dle pokynu SŽ PO-01/2021-GŘ řízena stanice Bohosudov, obvod Chabařovice ze ŽST Teplice v Čechách. V cílové podobě má být trať Ústí n. L. západ – Bílina řízena z RDP Ústí n. L. hl. n., obvod sever.

### 2.2.4 Graf dynamického průběhu rychlostí

Graf dynamického průběhu rychlostí je umístěn v části B.4.2.

### 2.2.5 Beznapěťové průjezdy vlaků

V rámci profese provozní a dopravní technologie byly prověřeny taktéž případné beznapěťové průjezdy vlaků stanic. Podklady byly převzaty od zpracovatele profese trakční a energetická zařízení.

Pro výpočty je uvažováno s trakčními charakteristikami vlaků dle kapitol 3.3 Výhledová osobní doprava a 3.4 Výhledová nákladní doprava.

U vlaků osobní dopravy nedochází k takovému poklesu rychlosti, který by znamenal nutnost dalších opatření. Žádný z vlaků osobní dopravy není v ŽST uvažován se zastavením.

U vlaku nákladní dopravy vedených ve směru Ústí nad Labem – Cheb je nutné přistoupit k zavedení administrativního opatření. V tomto případě je tedy nutné, aby byl řízením provozu zajištěn průjezd těchto vlaků, bez nutnosti zastavení a následného rozjezdu vlaku nákladní dopravy u příslušných návěstidel (Lc101a, Lc102a, Sc91 a Sc92).

### 2.2.6 Umístění terminálu firmy METRANS a. s.

V prostoru mezi sudou kolejovou skupinou a silnicí I/13 je dle aktuálních informací uvažováno s vybudováním terminálu společnosti METRANS a. s., konkrétně se jedná o území v prostoru zrušené vlečky V3064 v ŽST Chabařovice. Detailní popis této zamýšlené investiční akce je součástí dokumentace „Provozní a dopravní technologie, METRANS Chabařovice“.

Provozní potřeby terminálu pro horizont do doby existence tunelu směr SRN představuje manipulace s jednotlivými vozy – posun z/na SK 104. Výhledově je počítáno s prodloužením výtažné koleje 104b na max. možnou délku vlaku až 740 m podle prostorových možností směrem k Bohosudovu (investice společnosti METRANS a. s.).

Projektantem bylo potvrzeno, že kapacita kolejí 104 a 106 je pro předpokládaný rozsah dopravy dostatečná (pro uvažovanou technologii práci vlečky METRANS i pro níže uvedený budoucí odvoz rubaniny z tunelu v uvažovaném rozsahu), na zřizované výtažné koleji č. 104b není nezbytný dopravní program, obsluha nově vzniknuvšího terminálu bude uskutečňována pomocí posunových cest.

Z hlediska odlehčení řízení provozu je uvažováno zřízení pomocného stavědla PSt. 101 pro práci vlečky METRANS s výtažnou kolejí č. 104b. (Při předání výpravčím/dispečerem bude zabezpečena výhybka 120 v odbočné poloze a na návěstidlech Se110 a Se113 se proti sobě rozsvítí návěst Posun dovolen.) Taktéž je navrženo ústřední stavění výhybky č. 120 a nasazení EOV na výhybku č. 120 (i na výkolejku č. Vk104). Pro možnost úvratí hnacího vozidla vzniká kolej č. 104a, která je ohraničena návěstidly Se109 a Se111.

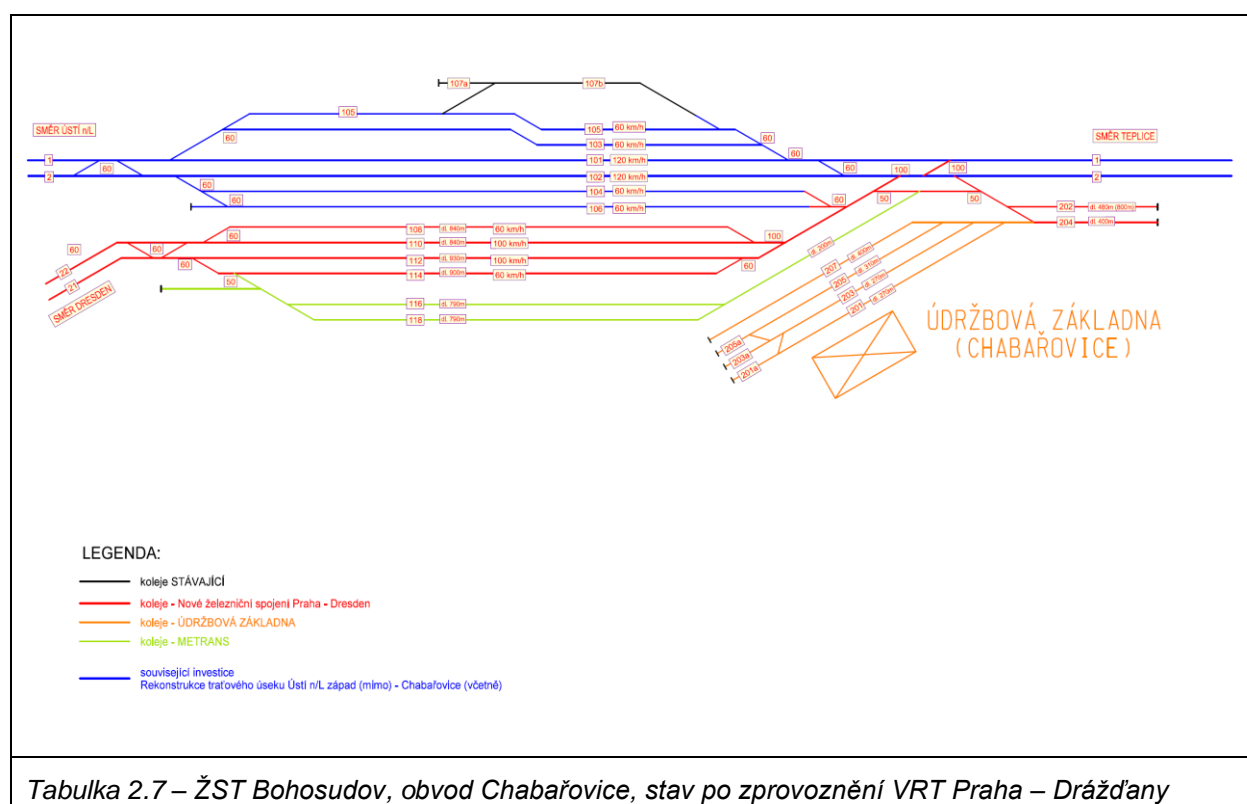
Oddělení vlečky a celostátní dráhy je řešeno návěstidlem Se110.

## 2.2.7 Vazba na VRT Praha – Drážďany

Pro výstavbu tunelu, respektive související potřeby budování infrastruktury, je uvažováno s napojením SK 106 se stavební vlečkou. Vlečka z tunelu bude vedena v budoucí stopě trati z Chabařovic do tunelu, zaústění do ŽST Bohosudov, obvodu Chabařovice je uvažováno přes kolej 106a do SK 106. Dle předběžných výpočtů bude při výstavbě tunelu denně vytěženo přes 2 000 t rubaniny, což odpovídá 2 vlakům o délce cca 400 m za den.

Předmětná ŽST je ve stavu s existencí novostavby VRT Praha – Drážďany uvažována s umístěním údržbové základny, včetně případné koleje pro odstavení záchranného vlaku (vzejde z právě probíhající studie požárně bezpečnostního řešení (výstup z 1. dílího plnění plánován v březnu 2023).

Následující obrázek představuje uvažované schéma ŽST ve stavu po zprovoznění VRT Praha – Drážďany:



Pro potřeby retenční kapacity před uzlem Ústí nad Labem jsou i v době výstavby tunelu a provozu terminálu METRANS k dispozici minimálně 2 staniční koleje v liché kolejové skupině (SK 103 a 105 s už. délkou 780 m). **S ohledem na uvažovaný rozsah nákladní dopravy je tato kapacita staničních kolejí vyhodnocena jako dostatečná.** (RPDI v roce 2055 je na základě uvažovaných hodnot SŽ O6 předpokládána 29 vlaků nákladní dopravy/den).

## 3 ROZSAH OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY

### 3.1 SOUČASNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

Rozsah osobní dopravy vychází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2020/2021.

Objednatelem vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, objednatel vlaků regionální dopravy je Ústecký kraj. Všechny vlaky v rámci předmětného úseku na území Ústeckého kraje jsou integrovány v rámci DÚK.

#### Dálková doprava

Linka R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb je provozována celodenně v intervalu 120 min. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce.

Poloha linky R15 je determinována linkou expresního segmentu Ex5 Praha – Ústí nad Labem – Německo, se kterou je linka R15 v úseku Praha – Ústí nad Labem vzájemně proložena do výsledného intervalu 60 min. Maximální délka vlaku 200 m pak vychází z délky nástupiště č. 2 u koleje č. 3 a 5 v ŽST Ústí nad Labem hl. n. Tyto koleje jsou společné pro jízdy ve směru Praha a Cheb. Dochází zde k přepřahu lokomotiv (úvraťová jízda, změna trakce na trati Ústí nad Labem – Cheb).

Vlaky linky R15 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 193 či 151 (Praha – Ústí nad Labem) a 362 (Ústí nad Labem – Cheb) a pěti až šesti vozy klasické stavby.

#### Regionální doprava

**Linka U51 Ústí nad Labem hl. n. – Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří** je provozována v úseku Ústí nad Labem hl. n. – Chomutov v ranní špičce v intervalu 120 min. V předmětném úseku zastavuje pouze v ŽST Ústí nad Labem západ.

Linka Sp doplňuje linku R5 na výsledný interval 60 min v silnějším směru dle denní doby.

Vlaky linky Sp jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 362, 162 či 163 a několika vozy klasické stavby.

**Linka U1 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Kadaň-Prunéřov** je provozována celodenně v intervalu 60 min, v úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov v intervalu 120 min. Vlaky projíždějí předmětným úsekem bez zastavení v ŽST Chabařovice.

Vlaky linky U1 jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

**Linka U3 Děčín hl. n. – Litvínov** je provozována celodenně v úseku Ústí nad Labem hl. n. – Litvínov v intervalu 60 min (v pracovní dny). Vlaky projíždějí předmětným úsekem bez zastavení v ŽST Chabařovice.

Vlaky linky U3 jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

Zpracovatel této části dokumentace má k dispozici **přehled frekvence cestujících** v současném stavu, a to za úsek Krupka-Bohosudov – Ústí nad Labem západ, samotná ŽST Chabařovice je již v současném stavu bez pravidelně zastavujících vlaků osobní dopravy. Tato data nejsou na základě smlouvy zveřejněna v dokumentaci.



### 3.2 SOUČASNÁ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Posuzovaný úsek je intenzivně využíván nejenom osobní, ale i nákladní dopravou. Na rozdíl od osobní dopravy je však skutečný rozsah nákladní dopravy z běžně dostupných pomůcek vydávaných pro období platnosti grafikonu (nákresný grafikon vlakové dopravy) prakticky nezjistitelný, velká část jízd vlaků se uskutečňuje v režimu ad hoc.

Skutečný rozsah nákladní dopravy je podle statistiky, které poskytl SŽ, následující:

	Průměrná délka	Počet vozů	Počet vlaků; denní průměr
<b>Nex</b>	393,34	17,9	4,58
<b>Pn</b>	343,99	20,5	8,16
<b>Mn</b>	95,38	6,0	0,82
<i>Tabulka 3.1 – Skutečný počet nákladních vlaků a jejich parametry (rok 2019)</i>			

	Průměrná délka	Počet vozů	Počet vlaků; denní průměr
<b>Nex</b>	365,82	22,1	1,67
<b>Pn</b>	295,79	18,6	5,32
<b>Mn</b>	89,08	5,3	0,8
<i>Tabulka 3.2 – Skutečný počet nákladních vlaků a jejich parametry (rok 2020)</i>			

Následující tabulka představuje přehled rozsahu místních prací v ŽST Chabařovice za roky 2017 až 2020. Data jsou platná za dopravce ČD Cargo a. s.

Rok	Přistaveno VZ	Odsunuto VZ	Naloženo VZ	Vyloženo VZ
2017	135	137	82	36
2018	111	115	110	0
2019	121	158	93	0
2020	116	92	88	0
<i>Tabulka 3.3 – Rozsah místních prací v nákladní dopravě; ŽST Chabařovice – smluvní místo</i>				

### 3.3 VÝHLEDOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA

Písemně byli osloveni objednatelé dopravy, tj. Ministerstvo dopravy ČR a Ústecký kraj, kteří se k této problematice vyjádřili (stanovisko Ministerstva dopravy ČR v přílohové části, Ústecký kraj potvrdil rozsah dopravy z předchozího stupně dokumentace).

## Dálková doprava

**Linka R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb** bude provozována celodenně v intervalu 120 min, ve střednědobém výhledu je předpoklad posílit linku o 1 pár vlaků. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce.

Všech devět párů vlaků bude vedeno v celém provozním úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb.

Poloha linky R15 je determinována linkou expresního segmentu Ex5 Praha – Ústí nad Labem – Německo, se kterou je linka R15 v úseku Praha – Ústí nad Labem vzájemně proložena do výsledného intervalu 60 min. Maximální délka vlaku 200 m pak vychází z délky nástupiště č. 2 u koleje č. 3 a 5 v ŽST Ústí nad Labem hl. n. Tyto koleje jsou společné pro jízdy ve směru Praha a Cheb. Dochází zde k přepřahu lokomotiv (úvraťová jízda, změna trakce na trati Ústí nad Labem – Cheb).

Časová poloha linky je stabilní. V případě doplnění spojek v ŽST Ústí nad Labem hl. n., obvod osobní nádraží bude pouze zvýšena stabilita provozního modelu, časový posun linky v řádu minut je možný podle linky Ex5. Pro účely této dokumentace je uvažováno v rámci uzlu Ústí nad Labem s dnešní polohou linky.

V roce 2021 připravuje dopravce nasazení nových vozů (ucelené soupravy Siemens). Nejpozději v horizontu roku 2028 bude v souvislosti s předpokladem výhradního provozu ETCS nutné rozhodnout o modernizaci nebo náhradě stávajících hnacích vozidel. Pro účely této dokumentace je uvažováno do roku 2027 nasazení hnacích vozidel řady 362 a maximální rychlosti soupravy 140 km/h. Od roku 2028 je na základě stanoviska objednatele uvažováno s hnacími vozidly pro rychlost 160 km/h a s využitím jízdy v rychlostním profilu V<sub>150</sub>.

Změnu provozního konceptu linky a celkového rozsahu dálkové dopravy přinese až výstavba úseku VRT Praha – Lovosice/Litoměřice. Přesný rozsah dálkové dopravy v tomto horizontu je předmětem posouzení příslušnou studií proveditelnosti. Ministerstvo dopravy však předpokládá, že zrychlení cesty a zvýšení kapacity dráhy v úseku Praha – Ústí nad Labem umožní zavést nové spoje v relaci Praha – Ústí nad Labem – Mostecko. V takovém případě očekáváme v řešeném úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice zahuštění nabídky na interval 60 minut přinejmenším ve špičkách pracovních dnů. Přesný rozsah dopravy a časové polohy takových spojů budou záviset na rozsahu změn celé infrastruktury v délce linky.

**U linky U51 Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří** uvažuje Ústecký kraj její výhledové rozšíření na interval 120 min celodenně. V předmětném úseku zastavuje pouze v ŽST Ústí nad Labem západ. Linka U51 tak doplní linku R15 na výsledný interval 60 min.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob je uvažována jednotka řady 440 (640) RegioPanter.

**Linka U1 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Kadaň** bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována celodenně v intervalu 60 min. Její prodloužení z Mostu, resp. Kadaně-Prunéřova do Kadaně je podmíněno elektrizací trati Kadaň-Prunéřov – Kadaň.

Vlaky budou zastavovat ve všech ŽST a zastávkách, včetně nově navržených zastávek Krupka-Bohosudov v obvodu ŽST Bohosudov a Oldřichov-Jeníkov v obvodu ŽST Oldřichov u Duchcova. Průjezd se uvažuje v předmětné ŽST Chabařovice.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob je uvažována jednotka řady 440 (640) RegioPanter.

**Linka U3 Děčín hl. n. – Litvínov** bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována celodenně v intervalu 60 min.

Linky U1 a U3 budou ve vzájemném prokladu tvořit v úseku Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova (místo zastavení Oldřichov-Jeníkov) výsledný celodenní interval 30 min. Vlaky stávají v úseku Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova shodně s linkou U1.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob je uvažována jednotka řady 440 (640) RegioPanter.

Smluvní období pro zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících v drážní osobní dopravě je pro linky U3 a U51 nastaveno v období 2019 – 2023, pro linku U1 až do roku 2024. Pro následné smluvní období, které je dle objednavatele uvažováno na období 10 let nelze zcela vyloučit možnost poptání menších elektrických jednotek s kapacitou cca 160 míst (například dvouvozová jednotka RegioPanter), které umožní zejména v přepravních špičkách pružnější reakci v podobě nabídkové kapacity míst k sezení – v přepravně exponovaných částech dne je možné předpokládat zdvojování těchto jednotek.

Linka	Souprava	Délka
R15	HV ř. 193 + 5 vozů	150 m
U51	EMU ř. 440 (640)	80 m
U1	EMU ř. 440 (640)	80 m
U3	EMU ř. 440 (640)	80 m

*Tabulka 3.4 – Parametry typových vlaků*

### 3.4 VÝHLEDOVÁ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Následující tabulky představují výhledový uvažovaný rozsah vlaků nákladní dopravy v řešené oblasti, který vychází z údajů SŽ O6.

Traťový úsek	Rok 2035	Rok 2055
Ústí nad Labem západ – odb. Dálnice	19	163
Odb. Dálnice – Chabařovice	19	21
Chabařovice – Řetenice	19	29
Řetenice – Oldřichov u Duchcova	16	26
Oldřichov u Duchcova – Bílina	15	25
Ústí nad Labem západ – Světec	61	58
Světec – Bílina	53	50

*Tabulka 3.5 – Výhledová roční průměrná denní intenzita vlaků nákladní dopravy [vlaky/den]*

Trat'ový úsek	Rok 2035	Rok 2055
Ústí nad Labem západ – odb. Dálnice	25	169
Odb. Dálnice – Chabařovice	25	27
Chabařovice – Řetenice	25	35
Řetenice – Oldřichov u Duchcova	21	31
Oldřichov u Duchcova – Bílina	20	30
Ústí nad Labem západ – Světec	76	76
Světec – Bílina	60	58
<i>Tabulka 3.6 – Výhledová maximální variace vlaků nákladní dopravy [vlaky/den]</i>		

Pro výpočty jízdních dob a vyhotovení grafu dynamického průběhu rychlostí je u vlaků dálkové nákladní dopravy uvažováno s normativem hmotnosti 1 500 t a vedením lokomotivou závislé trakce (HV ř. 383).

## 4 JÍZDNÍ (CESTOVNÍ) DOBY

Dílčí technické jízdní doby jsou vypočítány pomocí SW Dynamika, respektive SW Gradop. K technickým jízdním dobám je připočtena hodnota 4 % u vlaků osobní dopravy, respektive 10 % u vlaků nákladní dopravy. Takto získané praktické jízdní doby jsou dále zaokrouhleny na celé půlminuty. Pro vykreslení jednotlivých tras v návrhových GVD jsou využity zaokrouhlené jízdní doby.

### 4.1 SOUČASNÝ STAV

Podklad pro vyčíslení jízdních dob v současném stavu tvoří v době zpracování platný GVD 2020/2021. U nákladních vlaků se jedná o typickou jízdní dobu pro vlak, který projíždí celým úsekem bez zastavení z důvodu předjetí vlakem osobní dopravy. Pro jednotlivé vlaky nákladní dopravy se jízdní doby liší v závislosti na normativu hmotnosti, řadě hnacího vozidla, druhu vozidlového odporu či hodnotě potřebných brzdících procent soupravy.

Následující tabulka představuje výčet současných dílčích jízdních dob pro směr Ústí n/L západ – Bohosudov.

Traťový úsek		R	Sp	Os	Nex/Pn
Ústí n/L západ	Ústí n/L západ vnější n.	1,0	1,5	1,0	
Ústí n/L západ vnější n.	Ústí n/L západ St.5	1,5	1,5	2	2,5
Ústí n/L západ St.5	Chabařovice	5,0	5,0	5,0	9,5
Chabařovice	Bohosudov	2,0	2,0	3,0	2,0
<b>Součet</b>		<b>9,5</b>	<b>10,0</b>	<b>11,0</b>	<b>14,0</b>
<i>Tabulka 4.1 – Tabulka jízdních dob v současném stavu; směr Ústí n/L západ – Bohosudov</i>					

Následující tabulka představuje výčet současných dílčích jízdních dob pro směr Bohosudov – Ústí n/L západ.

Traťový úsek		R	Sp	Os	Nex/Pn
Bohosudov	Chabařovice	2,0	2,0	2,5	2,5
Chabařovice	Ústí n/L západ St.5	4,5	4,0	4,0	10,0
Ústí n/L západ St.5	Ústí n/L západ vnější n.	2,0	3,0	3,0	3,0
Ústí n/L západ vnější n.	Ústí n/L západ	1,5	1,0	1,0	
<b>Součet</b>		<b>10,0</b>	<b>10,0</b>	<b>10,5</b>	<b>15,5</b>
<i>Tabulka 4.2 – Tabulka jízdních dob v současném stavu; směr Bohosudov – Ústí n/L západ</i>					

## 4.2 PROJEKTOVÝ STAV

Následující tabulka představuje výčet cílových dílčích jízdních dob pro směr Ústí n/L západ – Bohosudov.

Traťový úsek		R	Sp	Os	Nex/Pn
Ústí n/L západ	Ústí n/L západ vnější n.	1,0	1,0	1,0	1,0
Ústí n/L západ vnější n.	Ústí n/L západ St.5	1,0	1,0	1,0	1,5
Ústí n/L západ St.5	Chabařovice	4,5	4,5	4,5	8,5
Chabařovice	Bohosudov	1,0	1,0	1,5	2,0
<b>Součet</b>		<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>8,0</b>	<b>13,0</b>
<i>Tabulka 4.3 – Tabulka jízdních dob v cílovém stavu; směr Ústí n/L západ – Bohosudov</i>					

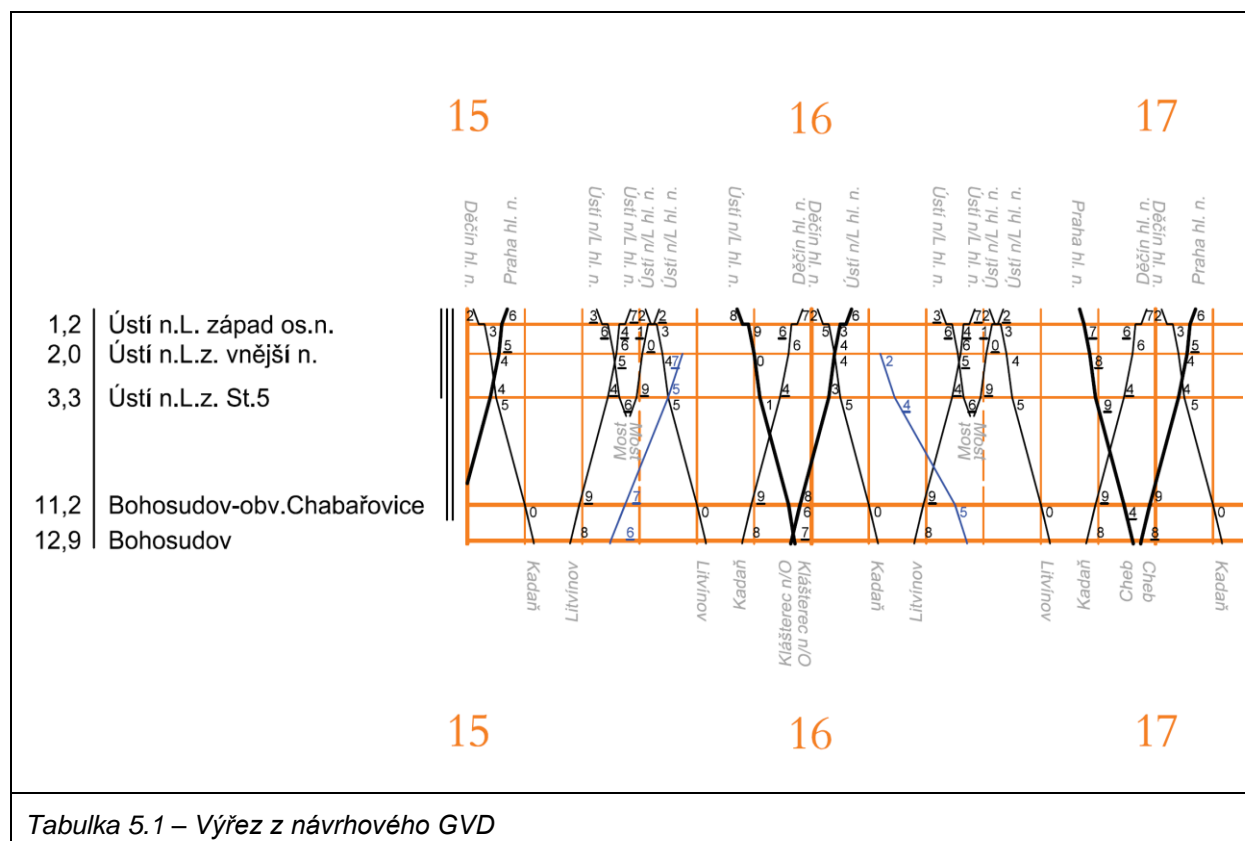
Následující tabulka představuje výčet cílových dílčích jízdních dob pro směr Bohosudov – Ústí n/L západ.

Traťový úsek		R	Sp	Os	Nex/Pn
Bohosudov	Chabařovice	1,5	1,5	1,5	2,5
Chabařovice	Ústí n/L západ St.5	4,0	4,0	4,0	6,0
Ústí n/L západ St.5	Ústí n/L západ vnější n.	1,5	1,5	1,5	2,0
Ústí n/L západ vnější n.	Ústí n/L západ	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Součet</b>		<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>11,0</b>
<i>Tabulka 4.4 – Tabulka jízdních dob v cílovém stavu; směr Bohosudov – Ústí n/L západ</i>					

## 5 NÁVRHOVÝ GVD

Součástí přílohové části dokumentace (Příloha P.1) je návrhový GVD pro projektový (cílový) stav.

Podkladem pro vykreslení návrhových GVD je uvažovaný rozsah dopravy a vypočítané jízdní doby v projektovém stavu. Výpočet jízdních dob proběhl v SW Dynamika.



## 6 PROPUSTNOST

Výpočet je proveden podle nové metodiky vycházející ze směrnice SŽDC SM124 (Zjišťování kapacity dráhy), která je účinná ode dne 11. 6. 2019.

<i>Ukazatel</i>	<i>Název</i>	<i>Jednotka</i>
A	výpočetní doba	minuta
N	počet pravidelných vlaků	počet vlaků
b	průměrná doba obsazení omezujícího mezistaničního úseku 1 vlakem	minuta
$S_{KRIT}$	kritická hodnota stupně obsazení	–
$S_{OPT}$	optimální hodnota stupně obsazení	–
$n_{KRIT/OPT}$	praktická propustnost mezistaničního úseku při daném stupni obsazení	počet vlaků
$K_{KRIT/OPT}$	koefficient využití praktické propustnosti při daném stupni obsazení	%
S	vypočítaný stupeň obsazení	–
$N_{volné}$	počet volných tras vlaků při kritické/optimální hodnotě stupně obsazení	počet vlaků

Tabulka 6.1 – Ukazatele propustnosti traťových kolejí (popis)

Výpočet propustnosti je prováděn pro výpočetní období dvouhodinové dopravní špičky ( $T_{vyp} = 120$  min), občanského dne 5 – 20 hod ( $T_{vyp} = 900$  min) a celého dne ( $T_{vyp} = 1\,440$  min).

Dle směrnice dochází k rozlišení typu provozu, a to primárně podle podílu regionální osobní dopravy následovně (pro hodnotu  $b \leq 10$ ):

- **typ provozu A**, tj. podíl regionální osobní dopravy menší než 80 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení  $S_{KRIT} = 0,60$  a stupeň obsazení ve špičkovém období  $S_{KRIT} = 0,75$  (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota  $S_{OPT} = 0,4$ , hodnota ve špičkovém období  $S_{OPT} = 0,62$  (pokud netrvá více než 240 min).
- **typ provozu B**, tj. podíl regionální osobní dopravy vyšší než 80 – 90 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení  $S_{KRIT} = 0,67$  a stupeň obsazení ve špičkovém období  $S_{KRIT} = 0,79$  (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota  $S_{OPT} = 0,50$ , hodnota ve špičkovém období  $S_{OPT} = 0,69$  (pokud netrvá více než 240 min).
- **typ provozu C**, tj. podíl regionální osobní dopravy vyšší než 90 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení  $S_{KRIT} = 0,74$  a stupeň obsazení ve špičkovém období  $S_{KRIT} = 0,83$  (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota  $S_{OPT} = 0,60$ , hodnota ve špičkovém období  $S_{OPT} = 0,75$  (pokud netrvá více než 240 min).



Na základě výše uvedených kritérií spadá řešený úsek do typu provozu A.

Následující tabulka ze směrnice SŽDC SM124 Zjišťování kapacity dráhy dává přehled o vztahu mezi mírou zatížení, předpokládanou kvalitou a hodnotou ukazatelů kapacity. V případě sloupce předpokládaná hodnota zpoždění se jedná o předpokládaný průměrný vývoj.

barva	zatížení	vztah zjištěných ukazatelů kapacity k příslušným limitním hodnotám	úroveň kvality	předpokládaná hodnota zpoždění <sup>5</sup>
	zařízení s kapacitními rezervami	ukazatele kapacity jsou nižší než optimální hodnoty	optimální	pokles
	přiměřeně zatížené zařízení	ukazatele kapacity dosahují optimálních hodnot		přibližně beze změny
	silně zatížené zařízení	ukazatele kapacity jsou vyšší než optimální a současně nižší než kritické hodnoty	riziková	nárůst
	přetížené zařízení	ukazatele kapacity překračují kritické hodnoty	nedostatečná	výraznější nárůst

Tabulka 6.2 – Vztah mezi mírou zatížení, předpokládanou kvalitou a hodnotou ukazatelů kapacity; zdroj: SŽDC SM124

## 6.1 PROPUSTNOST TRAŤOVÝCH KOLEJÍ

### 6.1.1 Současný stav

Následující tabulka představuje hodnoty propustnosti pro současný stav, a to úseku Ústí nad Lab. z. St.5 – Chabařovice. Podklady byly poskytnuty zadavatelem (SŽ O11).

TrK	A	N	b	S <sub>KRIT</sub>	S <sub>OPT</sub>	n <sub>KRIT/OPT</sub>	K <sub>KRIT/OPT</sub>	S	N <sub>volné</sub>
1	120	8	3,39	0,75	0,62	26/21	31/38 %	0,23	18/13
1	900	48	3,39	0,60	0,40	159/106	30/45 %	0,18	111/58
1	1 440	61	3,39	0,60	0,40	254/169	24/36 %	0,14	193/108
2	120	8	4,70	0,75	0,62	19/15	42/53 %	0,31	11/7
2	900	48	4,70	0,60	0,40	114/76	42/63 %	0,25	66/28
2	1 440	63	4,70	0,60	0,40	183/122	34/52 %	0,21	120/59

Tabulka 6.3 – Propustnost traťových kolejí; Ústí nad Lab. z. St.5 – Chabařovice; současný stav

Následující tabulka představuje hodnoty propustnosti pro současný stav, a to úseku Chabařovice – Bohosudov. Podklady byly poskytnuty zadavatelem (SŽ O11).

TrK	A	N	b	S <sub>KRIT</sub>	S <sub>OPT</sub>	n <sub>KRIT/OPT</sub>	K <sub>KRIT/OPT</sub>	S	N <sub>volné</sub>
1	120	8	2,80	0,75	0,62	32/26	25/31 %	0,19	24/18
1	900	48	2,80	0,60	0,40	192/128	25/38 %	0,15	144/80
1	1 440	61	2,80	0,60	0,40	308/205	20/30 %	0,12	247/144
2	120	8	3,04	0,75	0,62	29/24	28/33 %	0,20	21/16
2	900	48	3,04	0,60	0,40	177/118	27/41 %	0,16	129/70
2	1 440	63	3,04	0,60	0,40	284/189	22/33 %	0,13	221/126
Tabulka 6.4 – Propustnost traťových kolejí; Chabařovice – Bohosudov.; současný stav									

Z výše uvedených hodnot propustnosti v současném stavu je patrné, že řešené úseky disponují již v současném stavu dostatkem volné kapacity.

### 6.1.2 Projektový stav

V projektovém stavu je v kapitole propustnosti hodnocena stará i nová trať. Rozsah dopravy vychází z výše uvedené kapitoly, která se touto problematikou zabývá.

Následující tabulka představuje hodnoty propustnosti pro projektový stav, a to úseku Ústí nad Lab. z. St.5 – Bohosudov, obvod Chabařovice.

TrK	A	N	b	S <sub>KRIT</sub>	S <sub>OPT</sub>	n <sub>KRIT/OP</sub> T	K <sub>KRIT/OPT</sub>	S	N <sub>volné</sub>
1	120	8	3,05	0,75	0,62	29/24	28/33 %	0,20	21/16
1	900	53	3,05	0,60	0,40	177/11 8	30/45 %	0,18	124/65
1	1 440	67	3,05	0,60	0,40	283/18 8	24/36 %	0,14	216/121
2	120	8	3,75	0,75	0,62	24/19	33/42 %	0,25	16/11
2	900	53	3,75	0,60	0,40	144/96	37/55 %	0,22	91/43
2	1 440	67	3,75	0,60	0,40	230/15 3	29/44 %	0,17	163/86
Tabulka 6.5 – Propustnost traťových kolejí; Ústí nad Lab.z.St.5 – Bohosudov, obvod Chabařovice; projektový stav									

Následující tabulka představuje hodnoty propustnosti pro projektový stav, a to úseku Bohosudov, obvod Chabařovice – Bohosudov.

TrK	A	N	b	S <sub>KRIT</sub>	S <sub>OPT</sub>	n <sub>KRIT/OP</sub> T	K <sub>KRIT/OPT</sub>	S	N <sub>volné</sub>
1	120	8	2,75	0,75	0,62	32/27	25/30 %	0,18	24/19
1	900	53	2,75	0,60	0,40	196/13 0	27/41 %	0,16	143/77
1	1 440	67	2,75	0,60	0,40	314/20 9	21/32 %	0,13	247/142
2	120	8	2,95	0,75	0,62	30/25	27/32 %	0,20	22/17
2	900	53	2,95	0,60	0,40	183/12 2	29/43 %	0,17	130/69
2	1 440	67	2,95	0,60	0,40	292/19 5	23/34 %	0,14	225/128
Tabulka 6.6 – Propustnost traťových kolejí; Bohosudov, obvod Chabařovice – Bohosudov.; projektový stav									

Z výše uvedených hodnot propustnosti v projektovém (cílovém) stavu je patrné, že řešené úseky budou i v cílovém stavu disponovat dostatkem volné kapacity.

## 7 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby je řešen v části B.8 Zásady organizace výstavby, včetně požadavků na náhradní autobusovou dopravu.

Předpokládané období realizace je v období duben 2025 až duben 2027. Stavba je rozdělena na 7 stavebních postupů.

- Stavební postup 0 (SP 0):
  - zahrnuje činnosti na kabelových trasách (včetně dočasných přeložek stávajících kabelů zabezpečovacího zařízení), TV a dalších objektech, nezávislé na výlukách. Dále obsahuje projekci staničního zabezpečovacího zařízení (dočasného mobilního i definitivního, dále SZZ) a začátek jeho výroby.
- Stavební postup 1 (SP 1):
  - zahrnuje činnosti v sudé skupině ŽST Chabařovice mimo dosah stávajícího podchodu.
- Stavební postup 2 (SP 2):
  - zahrnuje zahájení rekonstrukce liché skupiny ŽST Chabařovice a staniční koleje 2/102 (zejména práce na obou zhlavích).
- Stavební postup 3 (SP 3):
  - zahrnuje dokončení rekonstrukce liché skupiny ŽST Chabařovice a staniční koleje 2/102, včetně demolice stávajících nástupišť a podchodu.
- Stavební postup 4 (SP 4):
  - zahrnuje rekonstrukci traťové koleje 2, včetně nosných konstrukcí mostů v km 10,037 a 10,798, a dokončení sudé části ústeckého zhlaví ŽST Chabařovice.
- Stavební postup 5 (SP 5):
  - zahrnuje rekonstrukci traťové koleje 1, včetně nosných konstrukcí mostů v km 10,037 a 10,798, a dokončení liché části ústeckého zhlaví ŽST Chabařovice.
- Stavební postup 6 (SP 6):
  - zahrnuje aktivaci definitivního SZZ.

Přerušení provozu (nickolejný provoz) bude potřebné při zkouškách trakčních a zabezpečovacích zařízení před zahájením provozu po nepřetržité výluce a bude realizováno pouze ve vlakových pauzách.

Případné požadavky na zavedení náhradní autobusové dopravy budou upřesněny v dalším stupni projektového přípravy.

V případě výluk TZZ budou konkrétní provozní opatření upřesněna v dalším stupni projektové přípravy (s maximálním možným směřováním těchto stavů do víkendů).

**Klíčovým prvkem pro finální dopravní opatření v průběhu výstavby je včasná koordinace s ostatními opatřeními v rámci navazujících vozebních ramen a jejich výlukových stavů.**

**Detailní řešení této problematiky bude předmětem následujícího stupně projektové přípravy.**

## PŘÍLOHOVÁ ČÁST

Součástí přílohové části dokumentace jsou následující části:

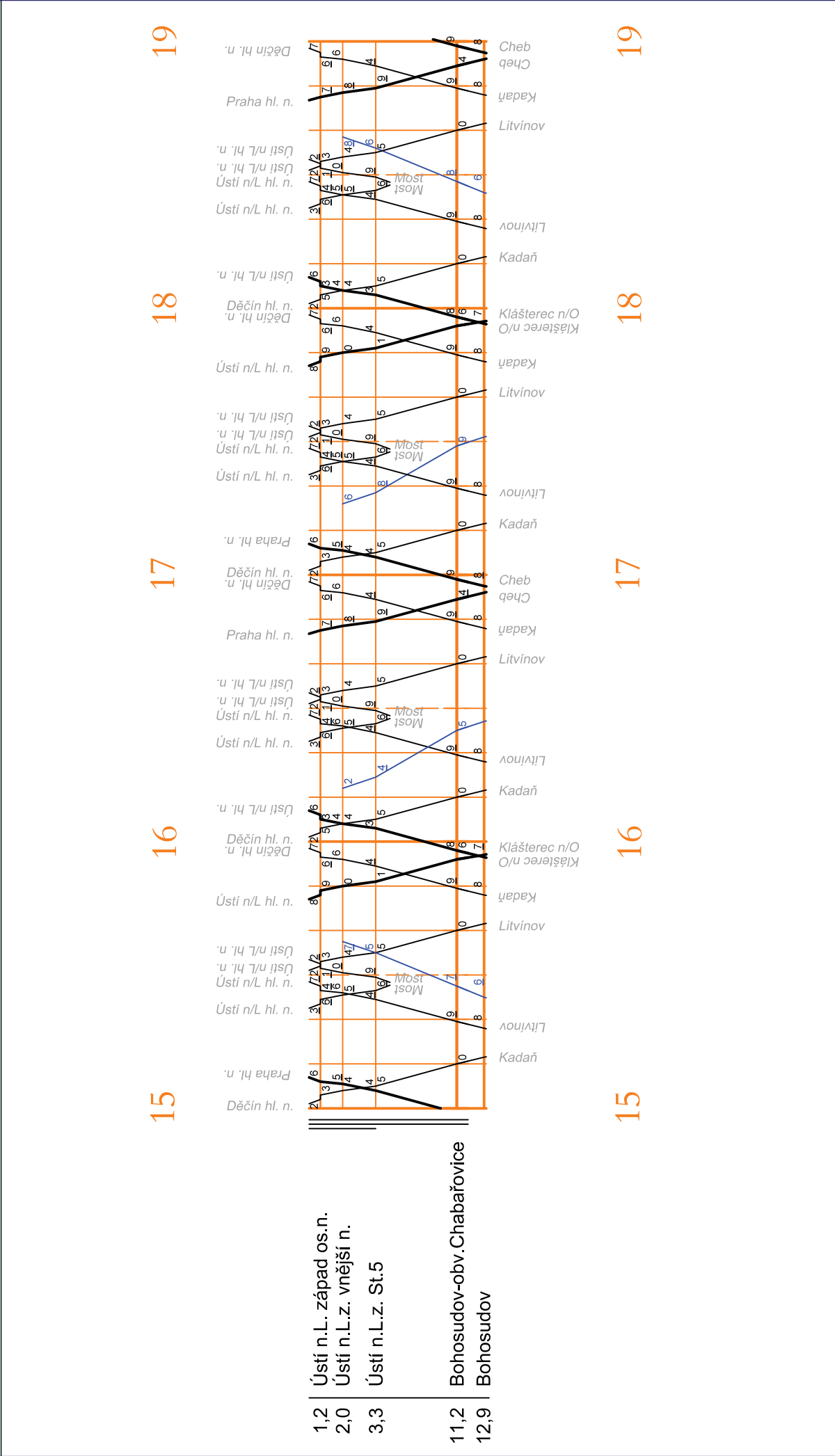
Příloha P.1: Modelový GVD

Příloha P.2: Schémata dopraven

Dále jsou zařazeny vyjádření dotčených subjektů k dokumentaci.

# PŘÍLOHOVÁ ČÁST

# Rekonstrukce ŽST Chabařovice





ŽST Chabařovice  
km 11,214

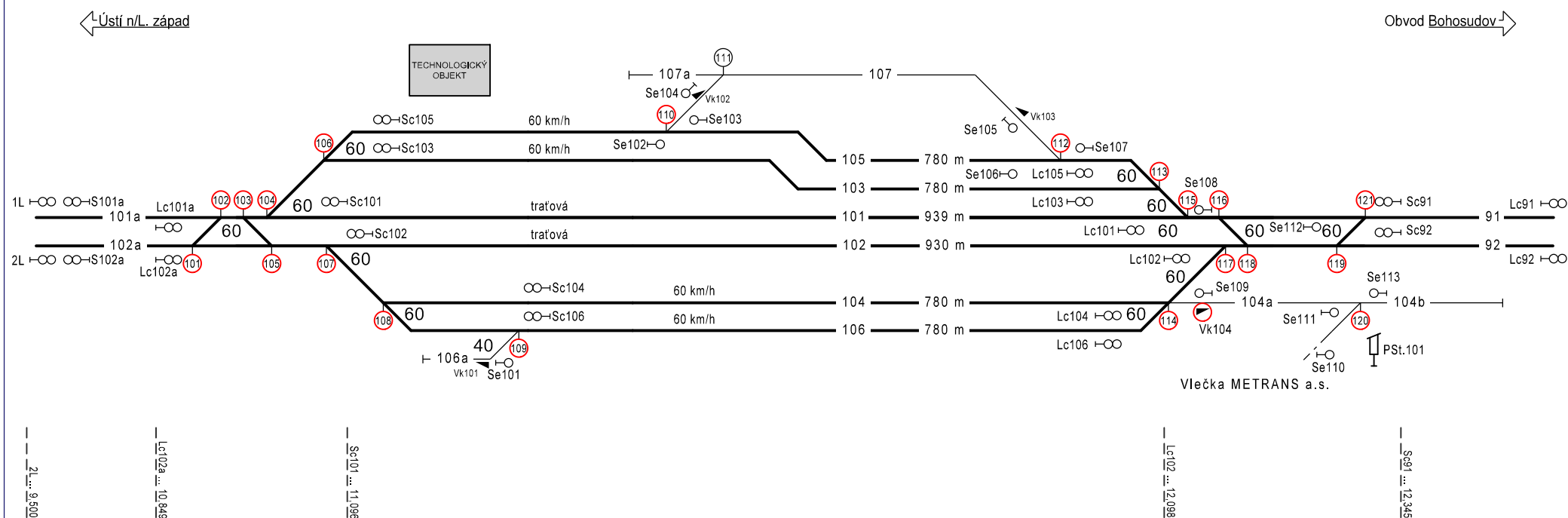


 dopravní kolej  
 manipulační kolej  
 vlečka

P.2.1

# Rekonstrukce ŽST Chabařovice

## ŽST Bohosudov - obvod Chabařovice km 11,214



Legenda a popis:

— dopravní kolej  
— manipulační kolej  
- - - vlečka

119 115 výhybka č. (výhybka s EOVS č.)  
— — — — — návěstidlo

Schéma ŽST Chabařovice

Projektový stav

Příloha

P.2.2



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

SUDOP Praha a.s.  
Vážená paní  
Ing. Andrea Plišková  
vedoucí střediska koncepce dopravy  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

Váš dopis značky / ze dne  
211/20-340 /  
19. listopadu 2020

Naše značka  
84/2020-190-VD/11

Vyřizuje / linka  
Macek Václav, Ing. / 225131340

Praha  
11.12.2020

Věc: Stanovisko Ministerstva dopravy - výhledový rozsah dopravy v úseku Ústí nad Labem - Chabařovice

Vážená paní inženýrko,

obdrželi jsme Váš dopis s žádostí o stanovisko k výhledovému rozsahu dálkové dopravy v úseku trati Ústí nad Labem západ – Chabařovice. K tomuto dopisu uvádíme následující odpověď Ministerstva dopravy.

Uvedeným úsekem trati je vedena linka dálkové dopravy R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb. Její současný provozní koncept je stabilní i ve střednědobém výhledu, tj. časové polohy, četnost spojů v taktu 120 minut a kapacita vlakových souprav.

V příštím roce připravuje dopravce nasazení nových vozů (ucelené soupravy Siemens). Nejpozději v horizontu roku 2028 bude v souvislosti s předpokladem výhradního provozu ETCS nutné rozhodnout o modernizaci nebo náhradě stávajících hnacích vozidel. Pro účely Vaší práce doporučujeme uvažovat do roku 2027 nasazení hnacích vozidel řady 362 a maximální rychlosti soupravy 140 km/h. Od roku 2028 budou již vlaky schopny vyvinout rychlost 160 km/h i v rychlostním profilu V150.

Změnu provozního konceptu linky a celkového rozsahu dálkové dopravy přinese až výstavba úseku VRT Praha Lovosice/Litoměřice. Přesný rozsah dálkové dopravy v tomto horizontu je předmětem posouzení příslušnou studií proveditelnosti. Ministerstvo dopravy však předpokládá, že zrychlení cesty a zvýšení kapacity dráhy v úseku Praha – Ústí nad Labem umožní zavést nové spoje v relaci Praha – Ústí nad Labem – Mostecko. V takovém případě očekáváme v řešeném úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice zahuštění nabídky na takt 60 minut přinejmenším ve špičkách pracovních dnů. Přesný rozsah dopravy a časové polohy takových spojů budou záviset na rozsahu změn celé infrastruktury v délce linky. V případě, že budou bližší detaily tohoto stavu účelné pro Vaši práci, navrhujeme do diskuse zapojit i zástupce Správy železnic.

Vážená paní inženýrko, děkujeme za Váš dopis a možnost spolupráce. V případě potřeby jsme připraveni poskytnout Vám další potřebnou součinnost.

S pozdravem

**JUDr. Ondřej Michalčík**  
ředitel  
Odbor veřejné dopravy

**JUDr. Ondřej Michalčík**  
Ministerstvo dopravy ČR  
Elektronicky podepsáno: 14.12.2020 09:43:24  
SERIALNUMBER=P22038, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr.  
Ondřej Michalčík, OU=6462, O=Ministerstvo dopravy,  
OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ

